

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 17/94
Avgitt: 20. mai 1994

Luftfartøy,	Seilfly Grob G 103A Twin II Acro
type og reg.:	LN-GLX
Dato og tidspunkt:	12. september 1993 Kl 2010 L
Type flyging:	Klubb/skoleflyging
Hendelsessted:	Fagerhaug flyplass, Sør-Trøndelag
Værforhold:	Vind 180/05, sikt 10 km, skyer 3/8, skybase 6 000 FT
Flygeforhold:	VMC
Lysforhold:	Skumring
Fartøysjef:	17 år, gyldig elevbevis/seilfly, total flygetid seilfly 28:35 timer, siste 90 dager 8:40 timer, siste 30 dager 2:35 timer, siste 3 dager/24 ti- mer 0:40 timer, siste tur 0:15 timer med en landing, 24 landinger siste 90 dager.
Luftfartøy:	Total gangtid/tid siden overhaling 1923:16 ti- mer
Informasjonskilder:	Rapporter fra fartøysjef, instruktører, skole- sjef/flygesjef samt kommisjonens egne undersø- kelser.

HENDELSFORLØP

Flyturen var første solo på typen. Under utflating for landing trakk eleven, ifølge ham selv, for hardt i stikka slik at flyet begynte å stige. Han reagerte ved å felle inn luftbremsen med "Pilot Induced Oscillations" (PIO) som resultat. Flyets nesehjul slo deretter hardt i bakken flere ganger. Dette medførte brist i glassfiberen ved innfestingen av nesehjulet.

Lysforholdene ble ikke bedømt å ha påvirket hendelsesforløpet.

Fra instruktørhold og fra seilflyfagsjef NAK påpekes det at det er en stående regel at luftbremsen skal være ute og normalt ikke røres under siste delen av finalen og under utflatingen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Kommisjonen ser hendelsen som et resultat av at elevens instruktør/er ikke godt nok har maktet å innprente ovennevnte stående regel om manøvrering med luftbrems og konsekvensen av å felle den inn i denne fasen av flygingen.

TILLEGGSSOPPLYSNINGER

Etter to instruksjonsturer med to landinger med en ny instruktør, ble eleven påny ansett skikket til å fly solo på LN-GLX.

Den 3. oktober 1993 havarerte eleven igjen med samme fly og med et tilsvarende hendelsesforløp. PIO's oppstod som følge av overkorrigering etter ikke utsteilet setting. Da flyet spratt i luften igjen, skjøv eleven stikka frem for ikke å komme for høyt. Flyet landet deretter på nesehjulet og spratt igjen i været. Dette gjentok seg ifølge elevens instruktør flere ganger. 2/3 luftbrems ble brukt og den ble ikke nevneverdig forandret under manøvreringen. Skadene på flyet denne gangen var brister i glassfiber ved nesehjul og sprekke i glassfiber i bakkant av halehjul. Det siste kan tyde på at også halen var i hard kontakt med bakken.

Eleven har fått beskjed om å slutte å fly seilfly og han er ikke lenger elev ved skolen. Instruktørene mener dessuten at han vil representere en klar sikkerhetsrisiko dersom han får fortsette å fly solo. I ettertid mener de at de ikke hadde oppdaget at eleven hadde en feilaktig utflatingsteknikk. Dessuten hadde han foretatt en rekke mindre, uforklarlige feil fra han begynte å fly ved skolen. Skolen mener de to havariene kan ha samme årsak.

For kommisjonen ser det ut til at eleven ble usikker og handlet irrasjonelt når tryggheten ved å ha en instruktør ombord, ikke var tilstede. I ettertid er det fra skolen anført at eleven hadde gjennomgått NAK-S/NLF's sentrale grunnkurs på Elverum. Han hadde hatt flere DK-starter på LN-GLX og hadde totalt 3:55 timer på typen. Totaltid på seilfly var 30:50 timer.

Utsjekksturene som har vært utført, må ha hatt såpass høy kvalitet hva angår utflatingsteknikk, at det har kunnet passere. Det er derfor grunn til å vurdere instruktørens kvalifikasjoner, deres arbeidsmuligheter i forhold til andre aktiviteter og skolens system for oppfølging av elevene.

Kommisjonen er av den mening at Luftfartsverket bør sørge for en gjennomgang av hele undervisningskonseptet ved denne skolen. Saken må også ses i sammenheng med luftfartsulykken 16. oktober 1993 ved samme skole ref HSL BUL 16/94.

HSL har fått opplysninger om at LN-GLX har vært spesielt utsatt for havarier av denne karakter også hos tidligere eier. Det er derfor etter kommisjonens mening grunnlag for å vurdere om dette spesielle flyet har noe avvikende aerodynamiske egenskaper som gjør det betenkelig å nytte det til skoling av uerfarne elever.

TILRÅDINGER

Ingen.